

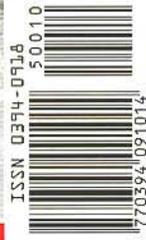
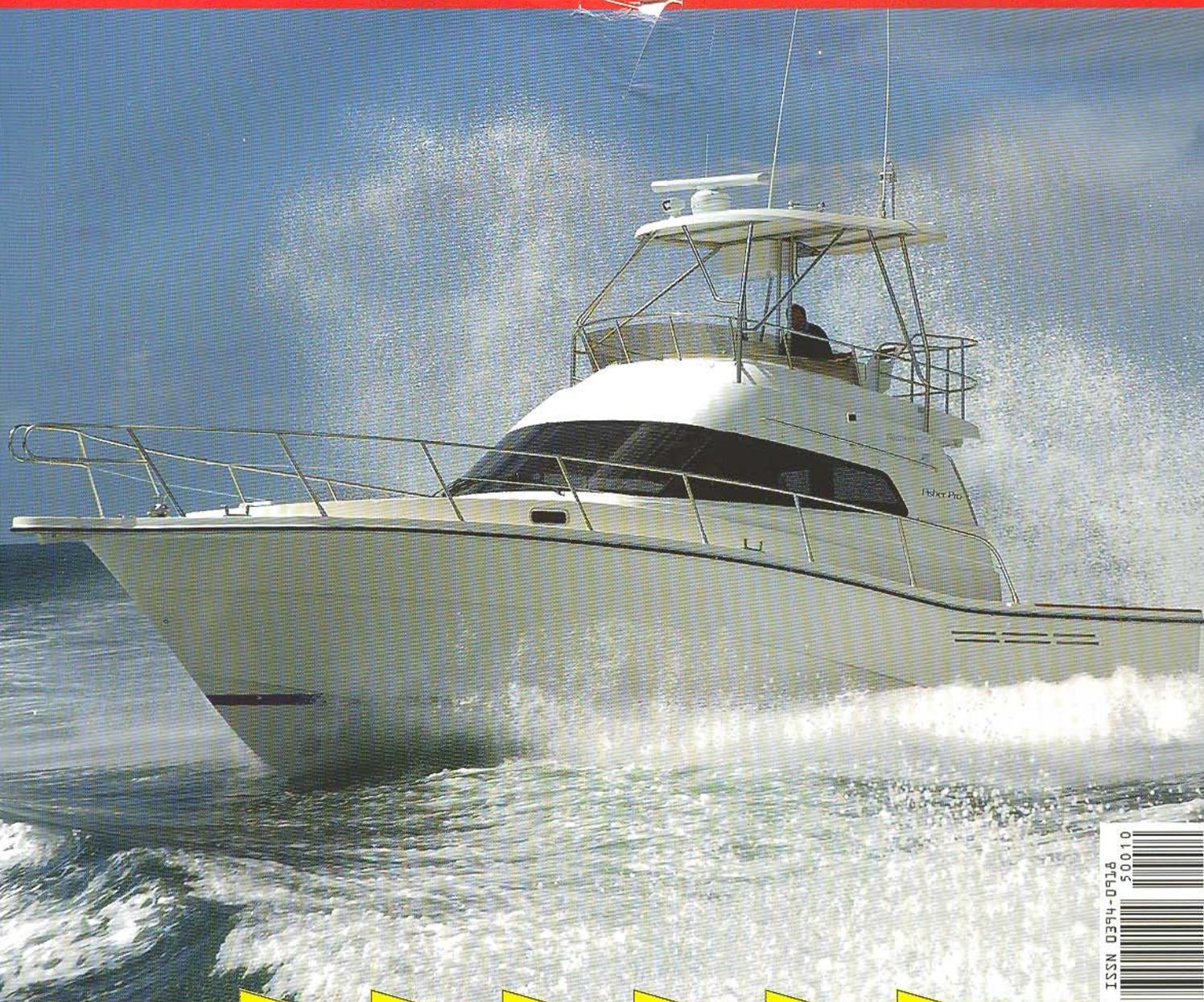
Supplemento al numero 10
di Pesca in Mare - anno 2005
€ 5,00

PANORAMA

2005

Fisherman

TUTTO SULLA PESCA DALLA BARCA



- Barche da pesca
- Elettronica
- Motori
- Attrezzature da pesca



- Gommoni
- Accessori
- Charter
- Catalogo fisherman



"E navigar m'è dolce

E navigar m'è dolce in questo mare..." si è detto spesso parafrasando il buon Leopardi e pensandola un po' più in positivo. "E navigar m'è dolce in questo mare...", ha ripreso l'UCINA per dare senso e sapore al-

le sue iniziative in favore della piccola nautica sempre in crisi, e sempre senza soluzioni ai suoi problemi. "E navigar m'è dolce in questo mare...", aggiungiamo noi, ma solo se sotto i piedi e fra le mani abbiamo la barca giusta, là dove giusta è termine che

Una navigazione felice nasce dalla scelta intelligente della propria barca, ovvero da valutazioni reali e competenti sulle sue caratteristiche e sulle nostre esigenze.

■ Testo e foto di Stefano Navarrini

Il grande passo

Per molti la barca è la magica chiave per aprire le porte di una nuova dimensione, quella della libertà, del contatto diretto con la natura, della possibilità di vivere al meglio la propria passione, quelle emozioni che quando si concentrano su canne e mulinelli, pesci permettendo, di un mezzo nautico valido ed efficiente non possono proprio fare a meno.

Si dice che i due giorni più belli nel rapporto con una barca siano quello in cui la si acquista e quello in cui la si vende. Il detto è noto, ma spesso la saggezza popolare fa l'occhiolino più alla battuta che alla realtà, anche se.... Per molti la barca è comunque da anni una piacevole realtà con cui dividere le proprie giornate più belle, ed anche quelle meno belle, che quando finiscono nell'album dei ricordi, stranezze del tempo che scorre, sempre belle diventano. Per altri la barca è invece un sogno nel

cassetto, o se preferite un esempio più concreto, un aereo pronto a decollare. Hanno già le idee chiare sul modello prescelto, conoscono a memoria le caratteristiche della barca prescelta, hanno già progettato l'allestimento di coperta e vagheggiato come impostare un futuro combattimento proprio da quel pozzetto. Si sono anche fatti i conti in tasca, esaminando le facilitazioni del leasing o magari l'occasione di un buon usato, ma quello che manca alla fine per decollare è solo il coraggio di fare il passo decisivo: tirare la cloche ed alzarsi in volo. Esitazioni dovute in parte al timore di affrontare un impegno economico che potrebbe pesare sul bilancio familiare, ma per altra parte dipendenti dalle incognite di problematiche gestionali poco conosciute e quindi inquietanti. A partire dalla disponibilità del posto barca, a seguire con i problemi di patente, tasse, normative, disponibilità di tempo, problematiche di spostamenti casa-

barca, e via discorrendo, difficoltà spesso più scoraggianti nella teoria che nella pratica, ma realtà con cui deve confrontarsi la piccola nautica.

Per questo il primo criterio di scelta di una barca dovrebbe essere quello di corrispondere il più possibile alle nostre reali esigenze e possibilità, discorso che parte da un'onesta valutazione economica (non dimenticate che il leasing è solo una delle componenti di gestione di una barca), ma segue con l'adeguamento del mezzo al proprio utilizzo. Navigherete prevalentemente da soli o con tutta la famiglia? Vi dedicherete al big game o al bolentino costiero? Siete già un esperto capitano, o vi preparate ad impugnare il timone per la prima volta? Abitate ad un passo dal porto, o per raggiungere la vostra barca dovete percorrere 500km di autostrada? Utilizzerete la barca solo per uscite giornaliere o siete amanti della crociera? Queste ed altre le domande a cui rispondere prima

Una scelta ragionata e rispondente alle proprie reali esigenze, è il primo e più importante passo verso una vita felice con la propria barca.



.. " ?

nella sua semplicità nasconde un mondo di considerazioni. Giusta per le nostre capacità, per le nostre esigenze, per le possibilità economiche, per le qualità tecniche e costruttive, per le prestazioni, l'estetica, il comfort, la sicurezza, e via dicendo.



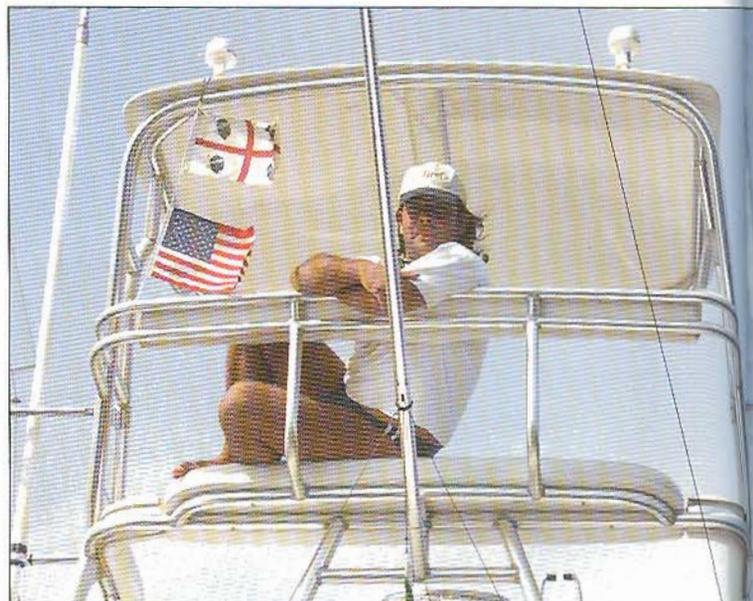
L'allestimento di coperta di un fisherman è ciò che gli conferisce, oltre che quella grinta da barca sportiva sempre apprezzata, anche tutta la funzionalità richiesta per pescare nel miglior modo possibile.

di passare all'acquisto. Solo se la vostra scelta sarà stata onesta ed in linea con il vostro modo di vivere il mare, il rapporto con la vostra barca sarà felice e durerà a lungo.

La barca dentro

Una barca può affascinare per molte ragioni. L'impatto estetico è una di quelle più immediate, ma a creare il giusto feeling concorre spesso un'intelligente pubblicità, il fascino di un marchio famoso, la seduzione di un testimonial importante. Certo poi i gusti sono gusti, ma è certo che una barca bella ed equilibrata secondo i canoni più tradizionali, è spesso anche una barca dalle buone prestazioni. Questo perché il gioco di pesi e volumi per quanto ingentilito dalle forme non è mai casuale, ma risponde sempre alle precise scelte del progettista, e non si possono trasgredire le leggi della fisica e dell'idrodinamica. In termini di più accessibile livello, non andrebbero trasgredite neanche le leggi della logica. A partire dalla valutazione degli interni, che se una barca è importante e pensata anche per vivere a bordo qualcosa più del quoti-

diano, diventano importanti. Molte barche made in Italy subiscono la sindrome della roulotte, per la quale si ritiene che il successo di una barca sia legato alla quantità di posti letto. Se amate stare realmente in mare evitate barche di questo tipo, che necessariamente presentano all'interno ambienti piccoli e bui, e per quanto possa sembrare eccessivo, prendete le misure della barca su quelle della vostra stanza corporea. Se siete alti uno e novanta e pesate più di cento chili, muovervi all'interno di cabine dove per passare da una



porta occorre mettersi di fianco, o dove la toilette non vi consente di sedervi in modo adeguato là dove invece la comodità è d'obbligo, può diventare una sofferenza. Così se la vostra famiglia è numerosa, piuttosto che trasformare la barca in un'arca di Noè, a meno di non poter salire a misure importanti, forse è meglio pensare ad un house-boat e a navigare per laghi e canali. Se vediamo le cose dal punto di vista del pescatore, viva le barche americane. E' vero, non avranno il gusto di certe rifiniture, avranno spesso linee scontate e fin troppo tradizionali (ma ormai ci stanno mettendo le mani i designer italiani), saranno in alcuni casi studiate per mari e climi che

poco hanno a che fare con quelli mediterranei, ma offrono in genere spazio e libertà di movimento, cuccette di misura adeguata, e toilette spaziose e funzionali. Del resto è un fatto che pochi cantieri italiani si sono dedicati al fisherman esclusivo, cercando, forse va detto non a torto, il compromesso, ovvero quella polivalenza d'uso più adatta alla nostra utenza. In fondo le esigenze di chi vede il mare attraverso le emozioni della pesca sono poche e semplici. Gli interni della barca devono essere luminosi ed avere ampi spazi di movimento, se ci sono sedute queste devono essere comode e robuste, la cucina deve essere pratica e ben aereata,

Le linee d'acqua della carena, ed in particolare la sua stellatura, sono quelle che garantiscono una buona navigazione anche in caso di mare formato. I pattini longitudinali contribuiscono al sostentamento idrodinamico in fase di planata.



meglio sarebbe se basculante come sulle barche a vela, benvenuti poi gli spazi di stivaggio qualunque forma e dimensione abbiano, mentre se c'è una stazione di comando interna questa deve godere della massima visibilità. Un minimo di considerazione va data anche agli arredi, considerando che pur con le dovute attenzioni, almeno se siete pescatori più di mare che di banchina, può capitare che qualche schiaffo d'acqua salata vi finisca dentro, né in molti frangenti si può pensare di togliersi le scarpe ogni volta che si deve entrare in cabina. A questo proposito ricordo l'episodio di un tizio e della sua bella barca, ricercato compromesso fra un agguerrito fisherman ed un elegante motoryacht, con drastici passaggi dall'allestimento pesca del pozzetto alla moquette pericolosamente chiara e ai divani in pelle degli interni. Era ancora il tempo dei tonni giganti, ed era appena finito il combattimento con un bel pesce. Lo si stava issando a bordo da poppa con qualche difficoltà, anche a causa del mare piuttosto formato e del peso del tonno. "1-2-3 dai!", "1-2-3 dai!", l'equipaggio pompava sul pesce e sulla cima, con fatica perché il pesce era di mole notevole, "1-2-3 dai!", ed ecco che il tonno complice un ultimo colpo di coda e un'onda favorevole ad un certo punto è partito, sulla spinta dell'onda è passato come un missile sopra il trincarino dello specchio di poppa, ha attraversato in un nanosecondo il pozzetto, e con altrettanta violenza ha imboccato la porta aperta del quadrato cominciando a scodare sulla candida moquette, mentre un tripudio di schizzi di sangue andava decorando pareti e pavimento.

L'arte del compromesso

"E navigar m'è dolce...", dicevamo. Ma dipende da tante cose, ad esempio dalla carena. Buffo l'esame che la maggior

parte degli appassionati dedica in salone alla barca a cui è interessato. Ad un primo sguardo sommario si apprezzano le linee, si valutano gli spazi aperti, eventualmente si lascia alla signora la valutazione di quelli interni, soprattutto per quanto riguarda il gradimento cromatico degli arredi, poi si arriva ai due momenti chiave. Con il primo si bussa con fare indagatore lungo le fiancate tracciando un'ipotetica radiografia dello stratificato, con il secondo ci si abbassa sulle ginocchia e si studiano le linee della carena per valutare le potenziali prestazioni della barca. Se il tutto soddisfa si passa a valutazioni secondarie come le caratteristiche della motorizzazione, pesi, autonomia, ecc. Non che esami di questo tipo siano del tutto stupidi, o per lo meno non lo sarebbero se i personaggi in questione avessero la competenza necessaria per un giudizio serio, mentre nella maggior parte dei casi certi atteggiamenti servono solo ad offrire una patina di "old

captain" a chi con il mare ha scarsa confidenza.

In realtà le prime ed elementari valutazioni di una carena devono nascere dall'accettare un dogma: in mare possono esistere compromessi, non magie. In estrema sintesi una carena larga e piatta avrà certe caratteristiche, una stretta e fortemente stellata ne avrà altre, ma nessuna potrà avere entrambe. La prima avrà molta stabilità, planerà facilmente e con poca potenza, se il mare lo consente avrà elevate velocità di punta, ma batterà come una padella impazzita di fronte ad onde formate. La seconda avrà invece poca stabilità laterale, soprattutto da ferma, richiederà più potenza per planare, avrà prestazioni relative alla potenza installata, ma potrà mantenere medie elevate anche in presenza di mare mosso. Questo, naturalmente, se parliamo di carene plananti, ovvero quelle capaci di prestazioni velocistiche elevate, che si oppongono a quelle dislocanti, legate a carat-

teristiche fisiche ed idrodinamiche che ne limitano le prestazioni, in pratica le carene dei gozzi e delle barche a vela. Ma proviamo a capirci qualcosa di più.

Carene da pesca

La carena, o per dirla in termini più specifici, l'opera viva di una barca, è in pratica la sua parte immersa, quella che a contatto con l'acqua determina il galleggiamento e le caratteristiche di navigazione. La prima e già citata differenza fra carena planante e carena dislocante è fondamentale. La carena planante si basa sul sostentamento dinamico dovuto alle linee dello scafo, disegnate per consentire allo scafo di "staccare" dall'onda generata in partenza, superandola, e mettendola in poppa. E' questo il magico momento in cui da una fase di forte appoppamento, in cui la barca sembra sedersi generando un'onda di enormi proporzioni e con il motore in sofferenza, con un tocco di



Ad un buon fisherman è richiesto un pozzetto sgombro da impedimenti e totalmente calpestabile, e con murate di altezza giusta per l'appoggio delle ginocchia.



Quando le condizioni del mare si fanno... oceaniche, un fisherman, in questo caso un Viking 61', è chiamato ad offrire il massimo delle sue qualità marine.

potenza in più si consente alla barca di salire sull'onda e di partire in planata, con il motore che torna a respirare guadagnando giri, e la velocità che aumenta proporzionalmente. Questa andatura è quella per cui la carena è stata disegnata, e quella che fornisce le migliori prestazioni in termini di consumi e velocità: una carena planante in dislocamento cammina come un'anatra zoppa. Una carena dislocante, a sua volta, non potrà mai planare mancandogli quei piani di sostentamento che consentono ad una carena planante le prestazioni che abbiamo visto. La sua velocità sarà quindi sempre limitata, e condizionata dalla sua lunghezza.

Chiarito questo primo punto, possiamo certo dire che la carena dislocante, a partire dai vecchi gozzi a remi, è stata l'antesignana di tutte le carene da pesca. E' però anche vero

che troppe cose sono cambiate negli anni, e che oggi le esigenze di navigazione, anche per un fisherman, suggeriscono prestazioni velocistiche adeguate alla ristrettezza del tempo libero disponibile, e alle distanze da coprire, a cui si è spesso costretti per raggiungere mete pescose. Limitiamoci dunque a chiarire qualche punto sulle carene plananti, pur sempre mantenendoci sul sintetico e sul comprensibile.

Il parametro più caratterizzante di una carena planante è il suo angolo di uscita poppiere, alias diedro, alias stellatura, o per dirla all'americana, "deadrise". Parliamo in pratica dell'angolo fra il piano orizzontale su cui poggia il vertice di chiglia, e uno dei due piani inclinati della carena. Quando questo angolo è molto aperto, ovvero quando si aggira sui 12-13 gradi si hanno carene piatte, capaci di grande

portanza idrodinamica, di buona stabilità a barca ferma, ma con scarse qualità di navigazione: battono molto sull'onda e sbandano vistosamente in virata, un po' come facevano le carene dei vecchi gommoni a chiglia gonfiabile (che avevano comunque anche altri problemi). Con il crescere dell'angolo poppiere la portanza idrodinamica diminuisce, e per facilitare la planata le carene adottano dei pattini longitudinali che suppliscono progressivamente alla mancanza di piani di appoggio, diminuendo allo stesso tempo la superficie bagnata dello scafo. Inoltre per migliorare le qualità di navigazione viene spesso adottata una geometria variabile in cui la stellatura varia da prua a poppa. Il giusto compromesso di queste caratteristiche è quello adottato dalla maggioranza dei fisherman, barche che non necessitano (salvo eccezioni) di

grandi prestazioni velocistiche, ma che devono garantire una grande stabilità, da cui le generose sezioni poppiere, e un'ottima tenuta di mare.

Con stellature maggiori, nell'ordine dei 19-20 gradi, supportate da una fitta serie di pattini, arriviamo a carene in genere strette ma in grado di tenere velocità elevate anche in presenza di mare formato. Il lato negativo di queste carene è quello di avere una stabilità di forma, ossia laterale, molto bassa, in pratica di rollare anche con un filo d'onda, e di aver bisogno per raggiungere buone prestazioni di forti motorizzazioni. A questa categoria appartiene anche la famosa carena "Hunt", madre di tutte le carene veloci, che è una carena "monoedrica", ossia che mantiene la stessa stellatura da prua a poppa (22°).

A determinare le qualità di navigazione di una barca, anche se a

rigor di logica non appartenente alla carena, concorre anche una parte dell' "opera morta", come viene chiamata quella parte dello scafo al di sopra della linea di galleggiamento. Il disegno delle linee prodire è infatti fondamentale per garantire un buon passaggio sull'onda, soprattutto in condizioni di mare formato, ma questo dipende in parte anche dalle caratteristiche del mare. I grandi fisherman americani hanno prue con svasature impressionanti, destinate a fronteggiare le immense ma morbide onde oceaniche. Sull'onda corta e ripida tipica del Mediterraneo la prua, pur mantenendo masconi potenti e un dritto slanciato quanto basta a garantire un buon passaggio d'onda, può tranquillamente essere meno esasperata.

Utili appendici

"E navigar m'è dolce...", quindi, se dispongo di una buona carena, ma se la carena è sbagliata posso comunque correggerla con l'uso dei flap. Anche se contiene qualche briciola di verità, questo banale assioma inverte i fattori, asserendo che certe barche montano i flap perché la loro carena è sbagliata. Il che è sicuramente un'idiozia.

In realtà i flap, o per dirla con termini più proprio i "correttori d'assetto", hanno lo scopo di correggere l'incidenza trasversale o longitudinale dello scafo rispetto alla superficie del mare, a seconda delle condizioni di navigazione. Nell'ambito di queste correzioni rientra anche l'aumento di portanza che i flap offrono allo scafo per facilitare l'entrata in planata. Questo intervento è in genere più necessario sulle barche a forte stellatura, quindi in presenza di carene strette e poco portanti, che avendo una superficie bagnata ridotta sono per altro molto sensibili anche in navigazione ad una giusta distribuzione trasversale dei pesi a bordo. Da tenere in ogni caso presente che l'azione i-

drodinamica dei flap, se migliora l'assetto dell'imbarcazione, incide però sulle sue prestazioni e sui consumi, e va quindi utilizzata solo per interventi temporanei.

L'azione correttiva dei flap per opporsi allo sbandamento dovuto all'azione di un forte vento laterale, è invece propria di tutte le barche. Contro le intuizioni della logica, una barca investita da un vento a dritta non sbanda verso sinistra, ma (per motivi che sarebbe un po' complesso spiegare) proprio dalla parte da cui tira il vento. In questi casi l'intervento dei flap consente di ridare alla barca il giusto assetto e di migliorare il comfort di navigazione. I benefici dei flap non finiscono però qui. Con un corretto uso... dei correttori d'assetto, ad esempio, si possono migliorare le caratteristiche di virata, minimizzando lo sbandamento dello scafo e migliorando l'efficienza del timone, ma i flap sono di nuovo utili per correggere l'assetto longitudinale dello scafo quando in presenza d'onda lun-

ga si verifica il cosiddetto "delfinamento". In questo caso, però può tornare utile un altro sistema accessorio di correzione, proprio dei fuoribordo e degli entrofuoribordo: il trim. Anche se molti ne confondono l'azione con quella dei flap, il trim, che fa parte del motore e non della barca, non offre altro che la possibilità di incidere sull'inclinazione del motore (o del piede), e pertanto può essere utile in fase di planata e per ottimizzare l'assetto di navigazione, ma non per correggere eventuali problematiche trasversali. In compenso non avendo appendici e quindi superfici d'attrito, l'azione del trim non frena la carena né aumenta i consumi, anche se una sua azione mal governata o eccessiva può modificare l'assetto della barca causando proprio problemi di questo tipo.

Prudenza è saggezza

"E navigar m'è dolce...", almeno finché le condizioni del mare e della mia barca lo consen-

tono. Il che non vuol essere un invito a restare in porto all'alzarsi della prima brezza, ma solo un richiamo all'accortezza di valutare sempre con attenzione il meteo, soprattutto se si ha intenzione di allontanarsi molto dalla costa, e di tenere sempre sotto controllo la salute della propria barca. Se questa è valida e in buone condizioni, e il manico ha la necessaria esperienza, anche una tempesta (purché non sia "perfetta") può essere affrontata e superata. Al contrario un banale inconveniente che mandi in panne il motore, o crei a bordo problemi di difficile soluzione, se ci si aggiunge un meteo sfavorevole può diventare un problema serio.

Sarà bene ricordare che barche e motori più navigano meglio stanno, anche perché navigando e vivendo a bordo si ha sempre perfetta coscienza dello stato delle cose. Naturalmente una regolare manutenzione del propulsore è il primo passaporto per una navigazione tranquilla, ma sarà bene tener d'occhio ed eventualmente sostituire, soprattutto se la barca ha i suoi anni, tutte quelle componenti vitali per la navigazione o anche per il semplice galleggiamento della barca. A partire, tanto per fare un esempio, dalle prese a mare. Anche le dotazioni di sicurezza, spesso trascurate, al di là delle possibili sanzioni, vanno considerate non solo controllandone la presenza a bordo, ma anche conoscendone bene l'uso. Quanti ad esempio, nel concitato momento del bisogno, saprebbero con la necessaria rapidità lanciare un razzo di soccorso o attivare una zattera di salvataggio? Il che fa coppia con la buona conoscenza degli apparecchi radio, sempre più trascurati a favore dei cellulari (che però hanno portata limitata e a volte perdono il campo), e con le procedure di lancio di un eventuale s.o.s.. Insomma, navigare può essere certo dolce, purché si sappia come fare. 

Per pescare con soddisfazione e sicurezza nei nostri mari non sono necessari grandi fisherman, è però importante che la barca abbia le giuste caratteristiche.

